

Dé oplossing voor CO₂-reductie bestaat (nog) niet, dus zoek de juiste combinatie!



Wat is de prijs van CO₂? Is LNG een wenselijke tijdelijke oplossing? Zou het niet vooral moeten draaien om efficiency, efficiency, efficiency? Het zijn zomaar drie vragen die opkomen tijdens het seminar 'Samenwerking om doelstellingen klimaatakkoord voor de zeevaart te realiseren'. Het seminar werd georganiseerd op woensdagmiddag 23 mei 2018 in het Bouw & Infrapark in Harderwijk.

Dagvoorzitter Nick Lurkin van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) opende het seminar met een toelichting op het onlangs afgesloten IMO-klimaatakkoord. Hij informeerde de vijftig aanwezigen over de hoofdpunten en introduceerde het middagprogramma.

Renske Schuitmaker van het Internationaal Energie Agentschap (IEA) presenteerde toekomstscenario's voor de internationale scheepvaart, gemaakt met behulp van het Mobility Model. Dit is een analytische tool die gebruikt wordt om verwachtingen in te schatten voor transportactiviteiten, energievraag en CO₂-emissies. Het terugdringen van schadelijke emissies vraagt om enorme verbeteringen in efficiëntie én een snelle transitie van de energiemix met 'low-carbon' brandstoffen. Daarna nam Michael de Visser van NIBC het woord. De scheepvaartsector heeft afgelopen jaren last gehad van de slechte economie en uitingen in de media over het duurzaamheidsniveau in de sector. Hij stelde dat er voldoende financiering in de markt aanwezig is, maar dat het een kwestie is van het juiste verhaal met de juiste motivatie.

Een technische presentatie werd verzorgd door Johan de Jong en Moritz Krijgsman van het MARIN. Nieuwe technologieën vragen om samenwerking en integratie van werkwijzen en systemen. Om die integratie te testen en te stimuleren is het MARIN recentelijk gestart met de opzet van een modulair Hydro-Systems Integration Lab. In dit lab wordt een fysieke test-opstelling gemaakt voor onderzoek, demonstratie en interactie-testen tussen de hydro-omgeving en de scheepssystemen. De specificaties van het lab worden in deze periode verder uitgewerkt. Belangrijke doelstelling is efficiencyverbetering en de industrie voorbereiden op een toekomst met zero-harmful emissions. Partijen zijn welkom om, met equipment, deel te nemen in deze modulaire opstelling.

Na de pauze presenteerde Nathan de Bruyn, van de Belgische redersvereniging KBRV, een hun internationaal initiatief om CO₂-emissies te reduceren. Dit initiatief, de Maritime Industry Decarbonisation Council, wil samenwerking in de sector stimuleren door partijen bijeen te brengen om meer structuur in het debat te krijgen over technische en kosteneffectieve maatregelen die nodig zijn om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren. Ook presenteerde hij het Hydroville project van CMB, een van hun leden. Deze passagierstendervaart op waterstof en wordt gebruikt als test-platform voor commerciële zeegaande schepen.

Veelgebruikte scenario-studies op het gebied van emissies werden toegelicht door Sebastiaan Bleuanus van Wärtsilä. Hij illustreerde treffend wat de impact zal zijn van een mogelijke belastingmaatregelen op CO₂-uitstoot. Dit maakt het belang van energie efficiëntie nog groter. Ook ging hij in op verschillende projecten die Wärtsilä doet op dit gebied. Eén recente ontwikkeling is de Wärtsilä W31, een 4-slag motor met meer dan 50% energie-efficiëntie, die op zowel gas, HFO als MGO kan draaien.

Jorrit Harmsen van TNO liet zien welke brandstof-opties in overweging kunnen worden genomen. Biobrandstoffen zijn op de korte termijn een kansrijke optie, daar waar het gaat om milieu, duurzaamheid en toepasbaarheid voor zowel leverancier als gebruiker. Voor de lange termijn is het gebruik van synthetische brandstoffen op basis van overschotten uit duurzame elektriciteit een kansrijke route. Ook methanol lijkt een goede optie voor ontwikkeling op de korte termijn. Om praktijkproeven te starten met methanol voor toepassing in de short sea zijn het MKC, TNO en TU Delft een project gestart binnen het TKI Maritiem.

De laatste spreker, Eddy van Bouwel van FuelsEurope, presenteerde de visie van de raffinage-industrie op het IMO-klimaatakkoord. 'De ene methanol is de andere niet'; zo vatte hij treffend samen, wijzend op de keuze van grondstof en productieproces. Daarbij ging hij in op een belangrijke overweging; hoe duurzaam is een brandstof van de bron naar de schroef. Ook opschaalbaarheid, energiedichtheid en praktische toepasbaarheid is van belang.

Het seminar werd afgesloten met een korte samenvatting door de dagvoorzitter Nick Lurkin. Belangrijke conclusies; De one-size-fits-all oplossing bestaat niet. Er zijn diverse keuzemogelijkheden ten aanzien van alternatieve brandstoffen. Om ervaring op te doen met nieuwe brandstoffen en te testen met combinaties van oplossingen aan boord, zijn er een aantal lopende initiatieven in de sector, onder meer bij platformpartners TNO, MARIN en NMT. Duidelijkheid ten aanzien van CO₂-beprijzing zou een succesvolle business case voor emissiearme toepassingen kunnen bespoedigen.